This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

3 2044 103 260 352

UNE NOUVELLE THÉORIE

SUR

L'EFFECTIVITÉ DU BLOCUS MARITIME

PAR

Antoine ROUGIER

DOCTEUR EN DROIT
AVOCAT A LA COUR D'APPEL DE LYON

EXTRAIT DE LA *REVUE GÉNÉRALE DE DROIT INTERNATIONAL PUBLIC*

172
6.6

PARIS
A. PEDONE, ÉDITEUR
LIBRAIRE DE LA COUR D'APPEL ET DE L'ORDRE DES AVOCATS
13, Rue Soufflot, 13

1903

Digitized by Google

172
6.6

B 2 June 1920

HARVARD LAW LIBRARY

Gift of
James Munson Barnard
and
Augusta Barnard

RECEIVED Dec. 9. 1919

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

UNE NOUVELLE THÉORIE

SUR

L'EFFECTIVITÉ DU BLOCUS MARITIME

PAR

Antoine ROUGIER

DOCTEUR EN DROIT
AVOCAT A LA COUR D'APPEL DE LYON

EXTRAIT DE LA *REVUE GÉNÉRALE DE DROIT INTERNATIONAL PUBLIC*

PARIS

A. PEDONE, ÉDITEUR

LIBRAIRE DE LA COUR D'APPEL ET DE L'ORDRE DES AVOCATS

13, Rue Soufflot, 13

—

1903

Digitized by Google

DEC 9 1919

Digitized by Google

UNE NOUVELLE THÉORIE

SUR L'EFFECTIVITÉ DU BLOCUS MARITIME

Au cours des événements de la guerre civile qui déchirait récemment encore le Vénézuéla, une discussion s'est engagée entre le gouvernement français et le gouvernement vénézuélien au sujet de l'effectivité d'un blocus décrété par ce dernier contre les ports tombés aux mains des insurgés.

Dans les Notes diplomatiques qu'il adressa à cette occasion, aux mois d'août et de septembre 1902, au représentant de la France à Caracas, le ministre des relations extérieures des États-Unis de Vénézuéla, M. le Dr Lopez Baralt, soutint une théorie nouvelle et assez originale sur les conditions d'effectivité et de validité du blocus maritime. C'est cette théorie que nous nous proposons d'examiner au point de vue juridique.

I

La première condition requise pour qu'un blocus maritime puisse être considéré comme valable et s'imposer au respect des neutres, c'est qu'il soit effectif. La déclaration de Paris du 16 avril 1856 a fait passer dans le droit conventionnel et dans la pratique internationale cette règle que la doctrine enseignait depuis longtemps déjà. « Les blocus, pour être obligatoires, dit l'article 4 de la déclaration, devront être effectifs, c'est-à-dire maintenus par une force suffisante pour interdire réellement l'accès du littoral ennemi ».

Ce texte est une condamnation formelle des *blocus fictifs, blocus de cabinet* ou *blocus sur le papier*, pratiqués jusqu'alors surtout par l'Angleterre. Le blocus fictif, c'est-à-dire le décret déclarant fermés au commerce les ports ennemis, quand aucune force navale ne vient le sanctionner en interdisant matériellement l'accès de ces ports, n'est pas une mesure de guerre que les neutres soient tenus de respecter. C'est un acte illégal, arbitraire, excédant les droits du belligérant qui prétend y avoir recours ; c'est une mesure attentatoire à la liberté de navigation des neutres, de tous points injustifiable, qui a heureusement presque disparu de la pratique internationale depuis 1856 (1).

(1) V. la réfutation de la théorie du blocus fictif dans l'excellent ouvrage de M. Paul Fauchille, *Du blocus maritime*, p. 74 et suiv. « De même, dit notamment cet auteur, qu'on ne livre pas bataille par cela seul qu'on a manifesté l'intention de le faire, de même celui qui notifie aux neutres sa volonté de bloquer un port ne peut être consi-

Digitized by Google

Toutefois, la déclaration de Paris ne définit pas le blocus effectif avec toute la précision qu'on aurait pu désirer. Elle dit bien ce que le blocus ne doit pas être et repousse avec raison la pratique du blocus fictif, mais elle ne dit pas ce qu'il doit être ; elle ne donne pas un critérium de l'effectivité ; elle n'explique pas en quoi consiste une force « suffisante pour interdire l'accès du littoral ennemi », et laisse planer une incertitude absolue sur le point de savoir dans quelle forme un blocus doit être établi pour être régulier. La formule vague de l'article 4 paraît d'autant plus surprenante que certaines conventions internationales antérieures avaient caractérisé beaucoup plus nettement le blocus effectif. La Ligue de neutralité armée de 1780, par exemple, donnait la définition suivante du port bloqué : « Celui où il y a, par la disposition de la puissance qui l'attaque *avec des bâtiments de guerre arrêtés et suffisamment proches*, un danger évident d'entrer ». La convention maritime du Nord du 16 décembre 1800, qui constitua la seconde neutralité armée, exigeait que l'entrée du port fût évidemment dangereuse « par suite des dispositions prises par une des puissances belligérantes *au moyen de vaisseaux placés à sa proximité* ». Certains traités atteignaient même un degré de précision plus considérable encore et allaient jusqu'à déterminer le nombre des bâtiments qui devaient être chargés du blocus, ainsi que leur distance de la côte (1). Il est très vraisemblable que l'article 4 de la déclaration de Paris a été rédigé intentionnellement sous une forme un peu vague, de peur qu'une définition trop restrictive du blocus effectif ne provoquât une opposition de la part de l'Angleterre qui n'avait pas l'intention de renoncer au système des blocus *par croisière*.

Quelles qu'aient pu être les raisons de ce défaut de précision, il n'en est pas moins regrettable, car le texte ambigu de la déclaration de Paris est devenu une source de controverses dans la doctrine et d'irrégularités dans la pratique (2).

déré comme bloquant ce port ». V. conf. Calvo, *Le droit international théorique et pratique*, 4e édit., t. V, § 2909 et suiv.

(1) Le traité de 1742 entre la France et le Danemark, article 20, exigeait, pour qu'un port fût considéré comme bloqué, que l'entrée en fût fermée au moins par deux vaisseaux ou par une batterie de canons placée sur la côte, de manière que les navires n'y puissent entrer sans un danger manifeste. — Le traité de 1753 entre la Hollande et les Deux-Siciles, article 22, exigeait la présence de six vaisseaux de guerre au moins, à une distance un peu supérieure à la portée du canon de la place, ou l'existence de batteries élevées sur la côte telles qu'on ne puisse entrer sans passer sous le feu des assiégeants. — Dans un traité de 1818, article 18, entre la Prusse et le Danemark, il était convenu que le port, pour être réputé bloqué, devait être investi par deux vaisseaux au moins du côté de la mer ou par une batterie de canons du côté de la terre (Ortolan, *Règles internationales et diplomatie de la mer*, 4e édit., t. II, p. 330, note 2).

(2) Voici la réflexion que l'on trouve à ce sujet dans une Note de M. Marcy, secrétaire d'État des Etats-Unis, adressée au ministre de France à Washington en réponse

Digitized by Google

Ce texte n'a pas tranché, notamment, la question de savoir si le blocus *par croisière* est ou non effectif On sait que l'on désigne par ces termes un blocus maintenu par des vaisseaux non stationnés, généralement peu nombreux, qui vont et viennent, qui *croisent* devant le port bloqué. La majorité des auteurs refuse avec raison de reconnaître le blocus par croisière comme effectif, parce qu'il n'interdit pas assez efficacement l'accès du port bloqué ; un navire peut franchir la ligne de blocus en guettant le moment où le croiseur ennemi vient de s'éloigner. Le blocus par croisière ne pourrait avoir une efficacité absolue que si les croiseurs ne s'éloignaient jamais l'un de l'autre à une distance plus grande qu'une double portée de canon, condition qui n'est jamais remplie en fait parce que son accomplissement exigerait un nombre de navires aussi considérable que pour établir un blocus par vaisseaux stationnés, et que la puissance bloquante n'aurait plus aucun intéret à recourir au système de la croisière (1). Cependant on peut soutenir, en s'appuyant sur le texte de la déclaration de Paris, que le blocus par croisière n'est pas illicite, pourvu qu'il soit maintenu « par une force suffisante pour interdire réellement l'accès du littoral ennemi » (ce qui est une question de fait toujours discutable) ; et, postérieurement à 1856, l'histoire en a enregistré plusieurs exemples célébres : le blocus des ports tombés aux mains des Confédérés par les États américains du Nord pendant la guerre de Sécession ; le blocus des ports de la Baltique par le Danemark pendant la guerre dite des Duchés (1864) ; celui des ports du Pérou et de la Bolivie par le Chili en 1880 (2) ; celui des ports du Chili par lui-même pendant la guerre civile de 1889 ; enfin celui des côtes de Cuba par l'Amérique en 1898 (3). Les gouvernements intéressés ont toujours soutenu énergiquement la validité de ces blocus dont certains étaient cependant maintenus par un seul croiseur et violés à l'envi par les vaisseaux neutres.

à la communication faite par celui-ci de la déclaration du Congrès de Paris (28 juillet 1856) : « Si des disputes ont eu lieu quant aux blocus, l'incertitude était dans les faits et non dans les lois. Les nations qui ont eu recours aux blocus sur le papier ont rarement et n'ont même jamais entrepris de justifier leur conduite par les principes : elles ont généralement admis l'illégalité de cette pratique et indemnisé les parties lésées. Ce que l'on doit entendre par « une force réellement suffisante pour interdire l'accès de la côte ennemie » a été une question fréquemment et rigoureusement débattue, et certainement la déclaration en répétant simplement une maxime incontestée de droit maritime n'enlève rien au sujet de sa difficulté. La question de la quotité de force requise pour constituer un blocus effectif reste sans solution et aussi sujette à discussion qu'avant l'adoption de la déclaration par le Congrès de Paris » (Ortolan, *op. cit.*, Appendice n° XX, t. II, p. 488).

(1) Paul Fauchille, *op. cit.*, p. 140.

(2) Paul Fauchille, *op. cit.*, p. 112-128.

(3) Le Fur, *Chronique sur la guerre hispano-américaine*, dans la *Revue générale de droit international public*, t. V (1898), p. 766 et suiv.

Digitized by Google

Au blocus par croisière les auteurs opposent le blocus *par vaisseaux stationnés à demeure* devant le port bloqué, qui doit être considéré comme seul effectif. Cette opinion a pour elle la haute autorité de l'Institut de droit international qui a décidé que l'accès du port bloqué devait être empêché au moyen « d'un nombre suffisant de vaisseaux de guerre *stationnés* ou ne s'écartant que momentanément de leur station » (1). Vouloir pousser la précision plus loin et déterminer, comme l'avaient fait d'anciens traités, le nombre de vaisseaux nécessaire pour maintenir effectivement un blocus est évidemment chose impossible ; car ce nombre dépend avant tout de la configuration et de l'étendue de la côte bloquée (2). Mais, par contre, la distance de ces vaisseaux entre eux peut être réglementée : un point sur lequel l'accord est aujourd'hui à peu près fait, c'est que les bâtiments stationnés doivent être l'un de l'autre à une distance égale au plus au double de la portée de leurs canons, de manière à ce qu'aucun navire ne puisse essayer de forcer le blocus en passant entre eux sans courir le risque d'essuyer leurs feux. Le système le plus parfait et le plus efficace serait celui qu'a proposé M. Paul Fauchille, et qui consiste à établir deux escadres bloquantes : l'une, formée de vaisseaux stationnés à une double portée de canon l'un de l'autre, empêchant de passer les bâtiments venant du large ; l'autre, volante, chargée d'arrêter ces bâtiments et de leur notifier le blocus, en évitant que les vaisseaux de la première escadre n'aient à quitter leur position pour effectuer la notification. Le seul inconvénient de ce système est d'exiger un nombre de vaisseaux assez considérable pour bloquer un port, inconvénient sensible pour les États dont la marine est peu importante.

La déclaration de Paris ne tranche pas davantage la question de savoir si le blocus doit être considéré comme interrompu lorsque les vaisseaux stationnés s'écartent pendant un temps plus ou moins long de leur position.

On ne saurait évidemment en pareille matière se montrer d'une sévérité exagérée, car une foule de circonstances de force majeure peuvent obliger les vaisseaux bloqueurs à s'absenter momentanément : avarie grave inopinément survenue, gros temps ou tempête, etc. Il serait excessif de dire que le blocus a cessé d'exister parce qu'un tel accident

(1) Règlement sur le traitement de la propriété privée dans la guerre maritime, article 3, voté dans la session de Zurich, 1877. V. *Annuaire de l'Institut de dr. intern.*, t. II, p. 152.

(2) Tous les auteurs se bornent en général, comme l'Institut de droit international à exiger la présence de navires stationnés devant le port. V. Calvo, *op. cit.*, t. V, § 2840 et suiv. Cet auteur rapporte les opinions de Bluntschli, d'Ortolan, de Massé, de Phillimore, de Wheaton, d'Heffter, de Hall, de Perels de Paul Fauchille, etc.

Digitized by Google

a obligé un vaisseau à se déplacer pour quelques heures. Mais, en sens inverse, on ne saurait admettre sous aucun prétexte que la flotte bloquante ait la faculté de s'écarter de sa station pour participer à d'autres opérations de guerre et de retourner ensuite à son poste continuer le blocus. Ce serait revenir à la pratique du blocus par croisière, et risquer de voir les vaisseaux ennemis ou neutres s'introduire dans le port pendant l'absence de la flotte. Il faut considérer tout blocus suspendu dans ces conditions comme levé définitivement, et exiger une notification nouvelle pour qu'il puisse être rétabli (1).

Enfin, pour qu'un blocus soit effectif et valable, il ne suffit pas qu'il soit établi suivant certaines règles déterminées, il faut encore qu'il produise un résultat utile et intercepte réellement les communications avec le port bloqué. Il ne servirait de rien que des croiseurs fussent stationnés devant un port, à la distance réglementaire l'un de l'autre, et sans s'écarter de leur position, si, par négligence ou défaut de surveillance, ils laissaient des navires pénétrer dans le port.

Mais ici, comme le remarque judicieusement Bluntschli, il faut se mettre en garde contre deux extrêmes. « Les uns, dit cet auteur, admettent que, pour que le blocus soit réel et effectif, il faut que les forces ennemies soient suffisantes pour intercepter d'une façon absolue le commerce avec le port bloqué, et déclarent le blocus non effectif si un seul navire parvient à forcer le blocus sans être remarqué et capturé ; c'est demander l'impossible. L'autre opinion va trop loin dans le sens inverse et déclare le blocus effectif lorsqu'un croiseur a empêché quelques navires de passer » (2).

Le critérium de fait de l'effectivité d'un blocus qui se trouve implicite-

(1) Il n'est pas douteux que le blocus, une fois régulièrement établi, ne doive demeurer effectif pour être obligatoire à l'égard des neutres. Cependant des discussions se sont élevées pour le cas où l'interruption n'est que momentanée et accidentelle. Suivant une première opinion, cette suspension accidentelle n'interrompt pas le blocus et les navires entrés dans le port pendant le temps de la suspension peuvent être déclarés de bonne prise (Phillimore, Bello, Fiore, Brocher, Kent). Suivant une deuxième opinion (Ortolan), le blocus n'est pas levé et la flotte qui revient prendre sa place n'a pas besoin de faire une nouvelle notification de blocus, mais les navires entrés dans le port pendant cette interruption ne sont pas coupables. Suivant d'autres auteurs, il faut prendre en considération la durée de l'éloignement (Bulmerincq) ou la distance à laquelle la flotte s'est éloignée (Riquelme). Enfin, suivant une dernière doctrine qui s'appuie sur le droit conventionnel et peut invoquer plusieurs traités conclus entre les nations européennes, tout blocus suspendu doit être considéré comme interrompu et doit être notifié à nouveau (Paul Fauchille). V. Paul Fauchille, *op. cit.*, p. 155 et suiv.— La solution que nous donnons est celle de l'Institut de droit international qui exige que les navires bloqueurs soient stationnés *ou ne s'écartent que momentanément de leur station.*

(2) Bluntschli, *Le droit international codifié*, § 829.

Digitized by Google

ment indiqué par la déclaration de Paris est celui auquel les puissances maritimes se réfèrent le plus volontiers aujourd'hui. Lorsqu'une nation neutre se plaint de la non-effectivité d'un blocus de guerre, elle cite toujours à l'appui de sa protestation les noms des bâtiments qui ont pu, à sa connaissance, pénétrer dans le port bloqué. Si la puissance bloquante peut prouver que ces infractions étaient peu nombreuses et présentaient un caractère accidentel, on admet encore que le blocus est régulier et valable ; dans le cas contraire, on le tient pour fictif.

Mais une idée sur laquelle on ne saurait trop insister, c'est qu'il ne faut jamais apprécier la validité d'un blocus uniquement d'après ce critériumde fait, et sans tenir compte de la forme régulière ou irrégulière dans laquelle le blocus a été établi. Ramener toutes les conditions de validité du blocus à une seule question de fait, c'est s'exposer à d'interminables et insolubles discussions diplomatiques, chacun des gouvernements intéressés appréciant le fait à sa façon. Si par exemple une puissance neutre formule ses griefs en ces termes : « Tel blocus n'est pas effectif parce qu'il est établi par croisière et a laissé pénétrer dans le port bloqué tant de vaisseaux », toute discussion est impossible ; car on saura toujours facilement si le blocus était ou non établi par croisière. Mais si cette même puissance se contente de dire : « Tel blocus n'est pas effectif, parce qu'il a permis à tant de vaisseaux d'entrer dans le port », elle pose au contraire une question insoluble, car son adversaire répondra toujours que ces infractions avaient un caractère purement exceptionnel qui ne portait pas atteinte à l'effectivité du blocus. Or, combien faut-il d'infractions *accidentelles* pour qu'un blocus cesse d'être effectif ? Ceci est encore une question de fait laissée à l'appréciation des intéressés, et leurs appréciations seront nécessairement divergentes (1).

Nous estimons donc que, pour juger de l'effectivité d'un blocus, il faut tenir compte à la fois, et de la forme dans laquelle il est établi, ainsi que le veut la doctrine, et du résultat auquel il aboutit en fait, ainsi que le veut la déclaration de Paris. La régularité de forme a pour effet de créer en faveur du blocus une présomption de régularité ; mais cette

(1) Nous pouvons citer comme exemple de ce genre de discussion celle qui s'éleva entre l'Espagne et les États-Unis pendant la guerre de 1898 au sujet du blocus des côtes cubaines. Ce blocus, d'abord effectif, devint peu à peu illusoire. L'Espagne protesta plusieurs fois, se référant d'abord à l'entrée d'un paquebot, le *Montserrat*, dans le port de la Havane, puis à l'entrée de sept navires dans le même port en quelques jours, et enfin à l'abandon presque complet du blocus par les États-Unis dont toute la flotte avait fini par se concentrer devant Santiago. A toutes ces protestations les États-Unis répondaient imperturbablement que le blocus n'avait jamais cessé d'être effectif, et que les infractions signalées n'étaient que des exceptions négligeables ! Malgré ses efforts réitérés, l'Espagne ne put jamais obtenir une protestation des autres puissances contre cette violation du droit. V. Le Fur, *op.* et *loc. cit.*

Digitized by Google

présomption peut toujours être renversée par la preuve contraire, par la preuve de la non-efficacité du blocus.

En résumé, les règles de validité du blocus maritime peuvent être formulées ainsi qu'il suit :

1° Le blocus doit être établi au moyen d'une ligne de vaisseaux stationnés devant la côte ou le port à bloquer, et distants l'un de l'autre d'une double portée de canon au maximum. Le nombre de ces bâtiments sera par conséquent *proportionnel à la longueur de la côte à bloquer*.

2° Ces bâtiments ne doivent pas s'écarter de leur position, si ce n'est pour un temps très court et contraints par une circonstance de force majeure.

3° Le blocus ainsi établi doit intercepter réellement les communications avec le port bloqué. La puissance bloquante doit être en mesure de prouver que les infractions, s'il s'en produit, étaient dues à des circonstances accidentelles et non à une faute de son escadre, par exemple à l'inexact accomplissement des deux premières conditions.

Tels sont les principes généralement admis aujourd'hui en matière d'effectivité de blocus. Il convient de mettre en parallèle avec eux la théorie originale du gouvernement vénézuélien.

II

Le 28 juin 1902, le Président du Vénézuéla, M. Castro, menacé par le succès constant de la révolution que dirigeait le général Matos, décrétait le blocus des ports de Guïria, de Cano Colorado et de la Vela de Coro, ainsi que des bouches de l'Orénoque. La vallée de ce fleuve, et en particulier l'importante ville de Ciutad Bolivar, étaient au pouvoir des insurgés que le Président espérait ainsi empêcher de recevoir par mer des munitions ou des renforts. Aux termes mêmes du décret, ce blocus devait être effectif (1).

(1) Voici la traduction du décret de blocus du 28 juin 1902 (*Gaceta oficial* du 28 juin 1902) :

« Le Président constitutionnel des Etats-Unis de Vénézuéla, décrète :

Article 1er. — En conséquence de l'occupation de la ville de Bolivar par des forces insurgées, la navigation est interdite dans les eaux de l'Orénoque, le blocus est établi sur toute l'étendue des côtes embrassées par ses bouches, et les ports de Guïria et Cano Colorado sont fermés à la navigation et au commerce.

Art. 2. — Est également déclaré en état de blocus le port de la Vela de Coro.

Art. 3. — Seront affectées aux dits blocus les forces navales nécessaires pour les rendre réels et effectifs.

Art. 4. — Les commandants des navires chargés du blocus des ports sus-mentionnés observeront les ordonnances sur la course, en date du 30 mars 1822, encore en vigueur, et les dispositions suivantes :

1° Les délais ci-dessous indiqués seront accordés aux navires à destination des ports

Digitized by Google

Le blocus du 28 juin intéressait principalement les Antilles anglaises et hollandaises voisines de l'Orénoque ; le commerce français n'était atteint que pour quelques petits navires qui transportaient en Guyane du bétail ou de la viande. Aussi le représentant de la France à Caracas se borna-t-il purement et simplement à accuser réception au gouvernement vénézuélien de la notification qui lui avait été faite du décret de blocus.

Le 19 juillet suivant, le port de Carupano, tombé au pouvoir des insurgés, était également déclaré en état de blocus (1). Cette mesure allongeait la ligne du blocus et rendait plus difficile pour la flotte d'investissement la surveillance efficace des côtes bloquées. En même temps elle touchait plus directement les intérêts de la navigation française, car les navires de la Compagnie générale transatlantique relâchaient dans ce port.

Il semblait bien douteux que la marine vénézuélienne pût disposer du nombre de vaisseaux nécessaire pour maintenir effectivement un blocus d'une telle étendue. Le croiseur français le *Suchet* entreprit de s'en

bloqués, pour entrer dans les dits ports, à dater de la notification du présent décret à leurs gouvernements respectifs : — pour les bâtiments à vapeur venant d'Europe, un mois ; deux mois pour les bâtiments à voile ; — pour les bâtiments à vapeur venant des Etats-Unis, quinze jours ; un mois pour les bâtiments à voile ; — pour les navires provenant des Antilles, de Demerara, à voile ou à vapeur indistinctement, il est accordé un délai de dix jours, à l'exception de Trinidad et de Granada pour lesquels le délai ne sera que de deux jours.

2° Les marchandises expédiées aux ports compris dans la ligne du blocus pourront, au choix des propriétaires, être débarquées dans l'un quelconque des autres ports où le commerce avec l'extérieur est permis, moyennant le payement des droits de douane y afférents.

3° A l'arrivée d'un bâtiment venant de l'un des pays ci-dessus indiqués sur la ligne de blocus, le commandant du navire de guerre le plus rapproché lui notifiera le blocus, en l'avertissant de ne pas dépasser la ligne de blocus, sous peine, s'il insiste, d'être considéré comme voulant violer le blocus.

Art. 5. — Les ministres de l'intérieur, des affaires étrangères, des finances et de la guerre et marine sont chargés de l'exécution du présent décret et de sa notification à qui de droit.

Caracas, le 28 juin 1902. *Signé* : CIPRIANO CASTRO ».

(1) Voici la traduction de ce second décret de blocus du 19 juillet 1902 (*Gazeta oficial* du 19 juillet 1902) :

« Juan Vincent Gomez, second vice-Président, chargé de la Présidence des Etats-Unis de Vénézuéla, décrète :

Article 1er. — Le port de Carupano est déclaré compris dans le décret de blocus du 28 juin dernier, avec cette seule modification en ce qui concerne les délais accordés aux navires venant de la haute mer, que ces délais devront être calculés à dater du présent décret.

Art. 2. — Les ministres des relations extérieures, etc.

Caracas, le 19 juillet 1902.

Signé : J. V. GOMEZ ».

Digitized by Google

assurer, et, comme il était à prévoir, il put pénétrer dans le port de Carupano sans rencontrer aucun des bâtiments chargés d'en défendre l'entrée. Le 29 juillet, le paquebot français *Saint-Germain*, de la Compagnie générale transatlantique, entrait à son tour sans difficulté dans le même port, y faisait escale et en repartait sans être inquiété. En outre, de nombreuses goëlettes continuaient à fréquenter le port de Carupano. Les blocus décrétés par le gouvernement vénézuélien étaient de simples blocus par croisière, très intermittents et très peu effectifs ; seul celui de Ciutad Bolivar paraît avoir eu quelque effectivité, parce que la défense des bouches de l'Orénoque se trouve singulièrement facilitée par la *barre* naturelle qui en ferme l'entrée. Aussi la France et l'Angleterre, d'un commun accord, refusèrent-elles de reconnaître les blocus des 28 juin et 19 juillet qu'elles considéraient comme fictifs. Le gouvernement des Pays-Bas agit de même. Seul le Cabinet de Washington tint une ligne de conduite différente : à la notification des blocus des 28 juin et 19 juillet qui lui fut adressée, il répondit qu'il reconnaîtrait le blocus pourvu qu'il fût effectif, mais ne chercha pas à trancher immédiatement cette question de fait (1).

Le refus de la France, de l'Angleterre et des Pays-Bas de reconnaître les blocus vénézuéliens des 28 juin et 19 juillet 1902 était pleinement justifié en droit, car on pouvait formuler contre ces blocus au moins trois griefs sérieux. En premier lieu, le nombre des navires chargés de les maintenir et de les rendre effectifs était absolument insuffisant, eu égard à la longueur des côtes à bloquer. De plus, ces bâtiments ne restaient pas stationnés devant le port à bloquer ; mais ils se déplaçaient pour participer à d'autres opérations de guerre et revenaient ensuite reprendre le blocus : en particulier, les navires chargés du blocus de Carupano se concentrèrent à plusieurs reprises sur les côtes d'une île voisine, l'île de Margarita. Enfin, par suite du défaut de surveillance de l'escadre bloquante, les navires étrangers pouvaient franchir la ligne du blocus sans rencontrer aucun bâtiment pour leur adresser la notification réglementaire et les arrêter. Dans de telles conditions, ces

(1) La question de fait, en matière d'effectivité de blocus, entraînant des conséquences de droit, l'incertitude que le gouvernement des Etats-Unis laissait planer sur ses intentions aurait pu provoquer des difficultés sérieuses ; il eût suffi pour cela d'un incident quelconque, de la capture d'un bâtiment américain par la flotte vénézuélienne, par exemple. Aucune complication de ce genre n'étant heureusement survenue, le gouvernement américain se trouva le plus avisé en la circonstance. Par sa connaissance exacte des ressources de la marine vénézuélienne, il n'avait point de doutes sur le caractère anodin du blocus à l'égard des bâtiments étrangers, et il sut, tout en réservant ses propres droits, éviter de fastidieuses discussions et ménager les susceptibilités du gouvernement de Caracas.

Digitized by Google

blocus ne pouvaient évidemmment pas être considérés comme effectifs.

A la décision du gouvernement français, qui refusait de reconnaître les blocus de Guïria, Cano Colorado, la Vela de Coro, Ciutad Bolivar et Carupano, le ministre des relations extérieures du Vénézuéla, M. le Dr Lopez Baralt, répondit par trois Memorandums (1), dans lesquels, après avoir épilogué sur les faits motivant le refus, il construisait une théorie ingénieuse pour démontrer que ces blocus avaient été établis conformément aux règles de la déclaration de Paris, et devaient être tenus pour réguliers.

Le seul critérium de l'effectivité d'un blocus, remarquait le ministre vénézuélien, doit être un critérium de fait. Un blocus est effectif dès l'instant qu'il empêche un nombre suffisant de navires de pénétrer dans le port bloqué ; il serait excessif de déclarer un blocus fictif parce qu'un seul bâtiment a pu, soit à la faveur de l'obscurité de la nuit, soit par toute autre ruse, franchir la ligne d'investissement. On peut invoquer à l'appui de cette opinion l'autorité de Bluntschli (2), ainsi que celle du Comte de Granville (3) qui demandait comme seule condition d'effectivité « qu'il fût difficile de pénétrer dans le port bloqué ou d'en sortir ». « On cite, disait M. le Dr Lopez Baralt (4), comme unique preuve du caractère non effectif du blocus, l'entrée de deux navires dans un des ports bloqués pendant une période de un mois. Ce fait pourrait plutôt être invoqué comme un argument en faveur de la réalité du blocus soutenu par l'Exécutif fédéral. Dans sa protestation du 11 mai 1898, l'Espagne se référa, en spécifiant leurs noms, à l'entrée en peu de jours de sept navires dans les ports bloqués de la Havane et Cienfugos, sans que cette protestation obtint un résultat juridique... Pour qu'on ne puisse citer dans l'espace de 23 jours que l'entrée de deux embarcations dans un port bloqué, il faut que celui-ci se trouve soumis à la plus stricte surveillance, ou bien que ses eaux ne présentent plus aucun intérêt au commerce, soit légal, soit illégal ou clandestin, qui augmente presque toujours avec l'état de guerre. Il est digne de noter le fait de n'avoir pu mentionner l'entrée d'un plus grand nombre d'embarcations, en un temps relativement long, dans un port comme Carupano qui est le plus connu et le plus estimé des contrebandiers » (5).

(1) En date des 19 août, 2 et 12 septembre 1902. — Les communications du gouvernement français auxquelles répondaient ces Memorandums étaient des 9 et 26 août et du 6 septembre 1902.

(2) *Op.* et *loc. cit.*

(3) Dans un discours du 16 mai 1861.

(4) Memorandum du 2 septembre 1902.

(5) Cette thèse était présentée déjà dans le Memorandum du 19 août, et le ministre des relations extérieures y citait à l'appui plusieurs précédents empruntés à l'histoire du

Digitized by Google

Quant au reproche adressé au gouvernement vénézuélien d'avoir employé un nombre insuffisant de navires pour maintenir un blocus relativement étendu, il ne pouvait davantage être accepté. Ce n'est point, en effet, d'après la longueur des côtes à bloquer qu'il faut calculer le nombre de bâtiments nécessaire au maintien du blocus, ainsi qu'il est généralement enseigné, mais d'après l'intensité du mouvement commercial du port bloqué. « A la plus grande importance du port bloqué correspond toujours un nombre plus grand de navires bloqueurs », déclarait M. le Dr Lopez Baralt, et c'était là le point original de sa théorie, sur lequel il insista à plusieurs reprises. Plus le commerce est actif, plus il y a d'entrées et de sorties de navires dans un port, et plus il faut de bâtiments pour exercer à l'entrée une surveillance efficace et maintenir effectivement le blocus. Mais réciproquement l'escadre bloquante peut être d'autant plus réduite que le mouvement commercial est plus faible. C'est cette considération qui expliquait d'après le ministre vénézuélien que certains blocus maintenus par un nombre de navires très restreint aient pu cependant être reconnus comme effectifs (1) ; c'est elle qui justifiait le faible nombre de vaisseaux employés par le Vénézuéla dans les blocus du 28 juin et du 19 juillet. Il convenait en effet de remarquer, comme le faisait observer le Memorandum du 19 août, que si Carupano et Ciutad Bolivar étaient des ports ouverts au commerce extérieur, il n'en était pas de même de la Vela de Coro, Guïria et Cano Colorado qui n'étaient autorisés à importer que les produits nécessaires à leur consommation et qu'une force extrêmement faible pouvait par conséquent suffire à bloquer.

Sans doute l'accès d'un port est rendu plus ou moins facile par la

Vénézuéla : — Le 14 avril et le 2 septembre 1871, le Président de la République décrétait le blocus des côtes des Etats Cumana et Maturin ; ce blocus fut reconnu par les puissances, bien que le Vénézuéla disposât alors d'une force maritime infiniment moindre qu'aujourd'hui. Le blocus des bouches de l'Orénoque jusqu'à Ciutad Bolivar ne fut suspendu que le 4 mai 1872. — Le 23 février 1880, les bouches de l'Orénoque étaient de nouveau bloquées jusqu'au 12 avril de la même année. — Le 31 octobre et le 6 décembre 1899, étaient bloqués les ports de Puerto-Cabello et de Maracaïbo. — Mais le blocus le plus intéressant à rappeler, étant donné l'analogie qu'il présentait avec les blocus de 1902, était celui des côtes de l'Etat Falcon, depuis l'embouchure du Tucuyo jusqu'à celle de l'Oribono, décrété le 31 octobre 1874 et prolongé jusqu'au 17 mars 1875. Ce blocus fut reconnu comme régulier par les puissances, bien que le représentant diplomatique des Pays-Bas eût déclaré dans une Note en date du 11 janvier 1875 que le navire de guerre hollandais *Het-Soo* n'avait rencontré en longeant les côtes bloquées aucun des bâtiments chargés de maintenir le blocus.

(1) Par exemple, en 1879-1880 le Chili put bloquer les ports de Ilo et Mollendo avec un seul navire chacun, tandis que huit navires lui étaient nécessaires pour bloquer celui de Callao. — En janvier 1850 la Grande-Bretagne estima pouvoir bloquer toutes les côtes de Grèce avec treize ou quatorze navires seulement, et si le représentant de la France protesta contre cette mesure, ce fut pour des raisons purement politiques, mais non parce qu'il estimait le blocus irrégulier.

Digitized by Google

configuration naturelle des côtes, la largeur de l'entrée, etc., et ces différentes circonstances doivent être prises en considération lorsqu'il s'agit d'évaluer les forces nécessaires à l'établissement d'un blocus effectif; mais le principal élément d'appréciation doit toujours être l'importance du mouvement commercial dans le port bloqué. Il doit toujours y avoir proportionnalité entre l'effort déployé et la difficulté du résultat à atteindre (1).

Ce système, très souple, permet de réduire au minimum la force navale à laquelle il est nécessaire de recourir pour bloquer un port, tout en assurant à ce blocus le maximum d'effectivité possible. Par là, il présente un avantage pratique considérable sur le système généralement admis, qui fait stationner les bâtiments bloqués à une distance déterminée l'un de l'autre en proportionnant leur nombre à la longueur de la côte à bloquer, car ce dernier procédé est tantôt insuffisant, tantôt inutile. Il est insuffisant devant un port au mouvement très actif, car pendant qu'un des bâtiments de l'escadre bloquante quitte son poste pour notifier le blocus à un navire neutre, un autre navire peut franchir la ligne d'investissement, momentanément dégarnie. Dans cette hypothèse, il serait nécessaire, pour assurer l'effectivité, de recourir au système de la double escadre. Il est au contraire inutile et superflu si le blocus est établi devant une côte peu fréquentée. A quoi bon en effet immobiliser tant de navires, alors qu'un ou deux croiseurs suffiraient pour surveiller efficacement la côte et arrêter la plupart des rares navires qui y relâchent ?

La conséquence immédiate du système proposé par le Cabinet de Caracas, c'est qu'il est parfaitement inutile d'exiger comme condition de validité d'un blocus que ce blocus soit établi dans une forme déterminée. Toute latitude doit être laissée à cet égard à la puissance bloquante, qui appréciera l'importance commerciale du port à bloquer, proportionnera ses forces en conséquence, et les disposera ainsi qu'elle jugera bon : soit en formant une seule ligne d'investissement, soit en en formant deux ; — soit en faisant stationner ses vaisseaux, soit en les faisant croiser ; — soit en les rapprochant, soit en les espaçant. Aussi,

(1) Le Memorandum du 12 septembre reprochait au gouvernement français d'avoir mal interprété le Memorandum précédent et paru croire que le Cabinet de Caracas attribuait à son escadre autant de puissance qu'à celle dont les Etats-Unis s'étaient servi pour bloquer Cuba. « Il n'est pas possible de juger, disait cette Note, que pour le blocus d'un port comme Carupano, il fût nécessaire d'employer une force également nombreuse à celle qui fut chargée de surveiller une extension aussi vaste que celle qui fut comprise dans la déclaration des Etats-Unis d'avril 1898. Pour ces raisons, le Département des relations extérieures, dans son Memorandum du 19 août, disait qu'à la plus grande importance du port bloqué correspondait toujours un plus grand nombre de navires chargés du blocus ».

Digitized by Google

dans aucun des Memorandums de M. le ministre des relations extérieures du Vénézuéla n'est-il fait mention des règles touchant à la forme du blocus ; toutes les formes lui paraissent également acceptables, pourvu que le blocus produise un résultat effectif.

Une seconde conséquence, non moins importante, c'est qu'on ne peut pas formuler de règles fixes au sujet des déplacements éventuels des navires de l'escadre bloquante, et de leurs effets juridiques. Ceci est encore une question de fait ; les navires peuvent s'écarter plus ou moins loin, plus ou moins longtemps de leurs positions, sans que le blocus soit interrompu, suivant l'activité plus ou moins grande de la navigation commerciale dans le lieu bloqué. « Même dans le cas où les navires formant la ligne arriveraient à être éloignés par des forces supérieures, il y a des auteurs pour juger que le blocus n'a pas été interrompu si les navires qui en sont chargés redeviennent peu après maîtres du littoral abandonné », faisait remarquer le Memorandum du 19 août, en citant à l'appui l'opinion de lord Russel (1) et celle de l'Institut de droit international (2). Et M. le Dr Lopez Baralt en concluait *à fortiori* qu'il n'y a pas interruption juridique du blocus lorsque les bâtiments sont chassés de leur position par le mauvais temps, ou lorsqu'il leur est nécessaire de prendre part à d'autres opérations de guerre, et surtout lorsque ces légères infractions se produisent devant un port dont le commerce n'est pas extrêmement actif. « Or le blocus des ports de Carupano avait une connexion naturelle avec d'autres opérations de guerre étudiées sur les côtes de Margarita, côtes bien proches et qui devaient nécessairement être surveillées de près par les navires chargés du blocus, soit pour y attendre des signaux, soit pour obéir aux instructions du chef supérieur chargé d'agir sur toute l'étendue du littoral » (3). Mais ces déplacements momentanés de l'escadre bloquante ne pouvaient être considérés comme interrompant le blocus, car la surveillance exercée par la flotte sur les ports bloqués restait toujours suffisante eu égard à l'intensité du mouvement commercial de ces ports.

Enfin, si l'on admet le principe que le nombre et la position des bâtiments bloqueurs doivent dépendre de l'intensité du mouvement com-

(1) Pendant la guerre de Sécession, le 31 janvier 1863, l'escadre unioniste chargée de bloquer les ports tombés aux mains des insurgés fut attaquée à Charleston par l'escadre confédérée et dispersée. A l'occasion de cet incident, lord Russel déclara à l'agent des Confédérés à Londres « qu'un blocus subsistait légalement lorsque le mauvais temps obligeait l'escadre de blocus à s'éloigner momentanément » et que la même solution devait être donnée, alors même que la dispersion de l'escadre était due « à l'action d'une force navale supérieure ».

(2) V. *suprà*, p. 6.

(3) Memorandum du 2 septembre 1902.

Digitized by Google

mercial dans le port bloqué, il en résulte encore que la puissance bloquante pourra modifier pendant la durée du blocus les dispositions prises par elle au début de cette opération, lorsque le mouvement du port vient à augmenter ou à diminuer, afin que l'effort déployé reste toujours exactement proportionnel au but à atteindre et aux difficultés à surmonter (1).

Telle était, développée dans toutes ses conséquences, la théorie soutenue par le Cabinet de Caracas pour démontrer l'effectivité des blocus décrétés par lui, et pour justifier notamment le nombre insuffisant des croiseurs chargés de maintenir le blocus, leur défaut de surveillance leurs déplacements incessants et leur participation à d'autres opérationt de guerre.

III

Bien que le système soutenu par le gouvernement du Vénezuéla ait été construit pour justifier *à posteriori* des actes peu réguliers en eux-mêmes (car, en dépit des protestations du Cabinet de Caracas, on peut affirmer que le blocus des ports vénézuéliens n'était pas effectif), il n'en présente pas moins un intérêt théorique considérable. Ce système, en effet, nous paraît être une conséquence directe de la déclaration de Paris, et un exemple des interprétations antijuridiques auxquelles le texte ambigu de 1856 peut donner naissance.

Le principal reproche que nous avons adressé à la déclaration de Paris, c'est de ne pas avoir précisé dans quelle *forme* un blocus devait être établi pour pouvoir être réputé effectif. Cette lacune a été habilement mise à profit par le système vénézuélien, qui s'en est servi pour supprimer complètement cette importante question de la forme du blocus, pour renverser les constructions élevées sur ce point par la doctrine, et pour prendre comme seul critérium de l'effectivité une question de fait. Peu importe que le blocus soit établi par vaisseaux stationnés, par croisière ou par tout autre moyen ; peu importe qu'il soit continu ou discontinu, pourvu que la force déployée et la minutie de la surveillance exercée soient sensiblement en rapport avec le mouvement commercial du port bloqué ; voilà le résumé de la doctrine.

Mais on se demande alors qui sera juge de cette proportionnalité entre les forces bloquantes et le commerce du port bloqué ; au moyen de quel étalon on pourra la mesurer ; comment les navires venant du dehors

(1) Le ministre vénézuélien faisait remarquer à ce sujet qu'un des griefs invoqués par l'Espagne dans sa protestation du 11 mai 1898 contre le blocus des ports de Cuba était précisément la substitution aux bâtiments primitivement chargés du blocus de nouveaux bâtiments plus petits, et que cette protestation n'avait pas été accueillie par les Etats-Unis.

Digitized by Google

sauront si le blocus est ou non effectif, s'ils ont le droit de le forcer sans s'exposer à être capturés et déclarés de bonne prise ? A ces questions, aucune réponse satisfaisante ne saurait être donnée, car les parties intéressées apprécieront nécessairement le même point de fait d'une manière contradictoire, et aucun tiers arbitre n'existe qui puisse les départager. Et comme le point de fait emporte des conséquences de droit en matière d'effectivité du blocus, il n'est pas besoin de dire quelles dangereuses complications peut faire naître un système qui laisse planer l'incertitude et l'équivoque sur cette question essentielle. L'œuvre du droit international étant précisément de déterminer des règles fixes et certaines, afin de diminuer les possibilités de discussions ou de conflit entre les puissances, la théorie vénézuélienne nous apparaît comme une théorie antijuridique.

Dira-t-on, comme l'a fait M. le Dr Lopez Baralt, que les ressources de la flotte bloquante sont proportionnées au mouvement commercial du port bloqué lorsque l'accès de ce port est interdit *en fait*, et que la plupart des navires qui veulent y pénétrer se voient barrer le passage ? Ce serait déplacer la question sans la résoudre, puisqu'on pourrait toujours se demander quel est le nombre de navires que l'escadre bloquante doit arrêter pour qu'il y ait effectivité. On ne peut exiger, sans réclamer l'impossible, qu'elle les arrête absolument tous. Et on peut encore moins admettre, d'autre part, qu'elle en arrête seulement une proportion déterminée, soit par exemple 80 p. 100 ou 90 p. 100. Un blocus qui, de l'aveu même de la puissance bloquante, est intermittent et laisse pénétrer dans la place bloquée un nombre déterminé de navires, ne peut pas être considéré comme effectif. Avec de pareilles tolérances, on serait vite ramené aux blocus sur le papier. Un blocus véritablement effectif doit pouvoir interdire le passage à *tous* les navires qui se présentent, et si une infraction accidentelle ne prouve rien contre son caractère effectif, encore faut-il qu'il s'agisse bien d'un accident et que l'infraction ne devienne pas une règle admise. L'hermétisme absolu du blocus est l'idéal vers lequel la pratique doit tendre toujours, si elle ne peut pas toujours le réaliser.

La doctrine du gouvernement vénézuélien ne nous paraît donc pas pouvoir être acceptée, parce que, tout en s'appuyant sur le texte de la déclaration de Paris, elle s'éloigne de l'esprit et du but de cette déclaration, laisse à la puissance bloquante un arbitraire presque complet, et tend à rétablir indirectement la pratique des blocus fictifs. Cependant il faut reconnaître que cette doctrine contient une idée juste : l'idée de proportionner la force bloquante au mouvement commercial du port bloqué. Il est évident en effet que l'effectivité d'un blocus dé-

Digitized by Google

pend de la plus ou moins stricte surveillance exercée par la flotte bloquante, et que celle-ci varie elle-même en raison du nombre de navires qui fréquentent le port bloqué. Toutefois il nous semble que les conséquences juridiques de ce principe vont à l'encontre des prétentions vénézuéliennes au lieu de les soutenir.

Le gouvernement de Caracas a voulu s'appuyer sur cette idée pour permettre de réduire indéfiniment la puissance de l'escadre bloquante devant un port peu commerçant jusqu'à ne laisser qu'un seul croiseur passant et repassant de temps en temps devant ce port et pour abolir toutes les conditions relatives à la forme du blocus. C'est là, à notre avis, une double erreur. D'une part, l'escadre ne saurait jamais être réduite au-dessous d'un certain minimum : le minimum nécessaire et suffisant pour qu'aucun navire ne puisse — théoriquement au moins — échapper à sa surveillance et pénétrer dans le port sans être canonné. D'autre part, il est indispensable d'exiger que le blocus soit, pour être réputé effectif, établi dans une forme déterminée, sous peine de tomber dans l'arbitraire et la confusion dont les théories vénézuéliennes nous offrent un exemple, et de revenir finalement au blocus sur le papier. Mais on peut très bien admettre que l'escadre minimum — qui doit être exigée en toutes circonstances — soit augmentée et renforcée devant un port au commerce tellement actif que la surveillance en soit particulièrement difficile. Et on est ainsi conduit à cette idée que les puissances pourraient convenir d'adopter deux types de blocus différents, applicables chacun à une situation déterminée. Par exemple le blocus par vaisseaux stationnés à une double portée de canon l'un de l'autre pourrait être considéré comme le minimum nécessaire pour assurer l'effectivité et qui devrait être exigé dans tous les cas, même devant les ports les moins fréquentés. Aux ports très commerçants pourrait être réservé le blocus par double escadre, escadre stationnée et escadre volante, qui exige un nombre de navires plus considérable, mais permet d'exercer une plus stricte surveillance.

Entre ce système et celui du gouvernement vénézuélien, existe cette différence essentielle que celui-ci admet comme seul critérium de l'effectivité un point de fait et considère toutes les formes de blocus comme également régulières, tandis que celui-là admet un double critérium de droit et de fait : il exige que le blocus soit établi dans une certaine forme et tout blocus établi dans la forme réglementaire est présumé effectif, mais toutefois une puissance tierce peut faire tomber la présomption en démontrant que ce blocus est encore insuffisant à raison de l'intensité du mouvement commercial dans la place bloquée, et exiger l'emploi du système, plus hermétique, de la double escadre.

Digitized by Google

Celui-ci fait naître d'interminables et insolubles controverses en laissant à la puissance bloquante un arbitraire complet ; celui-là limite l'étendue de la question de fait et pose des règles de droit assez précises pour éviter toute discussion, tout en conservant en partie la souplesse du système vénézuélien.

Ainsi, seraient conciliés dans une certaine mesure la nécessité d'une règle fixe, déterminant aussi exactement que possible les formes et les conditions dans lesquelles doit être établi un blocus effectif, avec les besoins contingents de la pratique. L'essentiel est que l'accord se fasse entre les auteurs et entre les puissances pour adopter une définition précise du blocus effectif, et compléter l'œuvre insuffisante de la déclaration de Paris.

Ex 7.m
12/16/17

Digitized by Google

Imp. J. THEVENOT, Saint-Dizier (Haute-Marne).

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google